

BRASIL EM BUSCA DE UM NOVO PORTO

EDUARDO FACCHINI*
Professor/Engenheiro
WILLIAN REGINATO ESTE**
Engenheiro
EDUARDO MARIO DIAS***
Professor Doutor

SUMÁRIO

Introdução
Responsabilidade do Estado no setor de portos
Conceituação utilizada pela SEP/PR
Sistema portuário brasileiro
Movimentação da carga no Brasil
Considerações finais

INTRODUÇÃO

Atualmente, a figura do estivador pintada em 1933 pelo artista brasileiro Cândido Portinari (1903-1962) não combinaria com o cenário portuário. O estereótipo de homens fortes e musculosos necessariamente não se ajusta ao do estivador moderno. A globalização e, com ela, a

necessidade do melhoramento do espaço produtivo em busca de desenvolvimento e da otimização no trato da carga portuária, procurando ampliar a movimentação e o volume desta na dinâmica comercial, fizeram com que surtissem os modernos equipamentos em que o cérebro prevalece sobre o físico. O foco no planejamento bem feito e a necessidade da movimentação

• Mestre em Administração, Comunicação e Educação, doutorando em Engenharia Elétrica na Universidade de São Paulo (USP) – Escola Politécnica da USP.

** Gestor em Tecnologia da Informação, mestrando em Engenharia Elétrica na USP – Escola Politécnica da USP.

*** Engenheiro eletricitista, mestre e doutor pela USP. Professor titular da Escola Politécnica da USP.

cada vez maior da carga, a utilização de melhores práticas na interface com as zonas urbanas e a competitividade econômica entre as cidades resultaram no surgimento de novos paradigmas no setor.

Estes novos paradigmas dos sistemas portuários, procedentes da automação e das tecnologias, transformaram não só o perfil do trabalhador de ponta, como também o crescimento, interligando a vida de cidades, fortalecendo economicamente regiões e ampliando a capacitação técnico-operacional desejada por todos.

O desenvolvimento que a globalização impulsionou no setor e a modernidade imposta pelas soluções de última geração (esteiras de movimentação de cargas, guindastes, leitores de código de barras, *Global Positioning System* (GPS), Identificação de Radiofrequência (RFID), correias de distribuição de carga a granel e outras) priorizam o tempo, a lógica na distribuição da carga no espaço e a velocidade nas conexões para a transmissão de informações, de maneira que elas são fundamentais para quem transporta bens ou serviços.

A tecnologia da informação empregada na gestão da cadeia logística é, atualmente, uma valiosa ferramenta para se alcançar altos padrões de produtividade. Estes elementos indicam aspectos socioeconômicos e de políticas públicas que mostram o intuito de aperfeiçoar a produtividade portuária, aumentando seu potencial de movimentação de carga ou de passageiros.

Ao estudarmos estas questões, verificamos imediatamente que muito mais

importante do que contarmos com as tecnologias e novas ferramentas disponíveis é aproveitarmos de um planejamento bem feito para agregar produtividade e valor competitivo ao projeto final.

Na segunda edição do seminário “*Container Handling Technology*”¹, em São Paulo, realizado entre os dias 12 e 13 de junho de 2013, Paulo Vaz, executivo da Ergos Group, falou a respeito: “Não adianta adquirir produtos, é preciso contar com projetos que realmente agreguem produtividade e competitividade à operação”.

Essa foi praticamente a mesma conclusão mostrada pelo Professor Guilherme Francis Fagundes Sortino: “Um primeiro problema, quando se analisa o contexto, é a falsa percepção de que a adoção de automação para a realização de transações comerciais leva a uma rápida circulação de mercadorias e pessoas, tornando crescente o volume de comércio externo. Isto equivale

a uma forma mecanicista de olhar para a questão, claramente equivocada, pois a instalação de computadores, *softwares* e periféricos fornece apenas os instrumentos para o processo e não há imediata melhoria na efetividade do sistema, com eficácia de operações e redução de custos de transação. É preciso que o país e o porto, em particular, que experimentam a automação tenham outras atividades que beneficiem sua escolha pelos parceiros internacionais das mercadorias e serviços ofertados”. (SORTINO, 2013, p. 16)

Vaz, da Ergos Group, ainda concluiu, na época, que algumas inovações deveriam aparecer no comércio neste setor no Brasil e evidenciou a utilização da tecnologia *Op-*

A tecnologia da informação empregada na gestão da cadeia logística é, atualmente, uma valiosa ferramenta para se alcançar altos padrões de produtividade

¹ http://www.revistamt.com.br/index.php?option=com_contenido&task=viewNoticia&id=2656

tical Character Recognition (OCR²) para a identificação de contêineres, melhorando o fluxo das operações e reduzindo a mão de obra e também, no médio prazo, o uso da tecnologia para a automação da pesagem, o que já podemos constatar nos portos brasileiros atualmente. O OCR permite o reconhecimento de caracteres de texto em imagens, transformando-os em texto editável. Vaz acrescentou: “Ainda são poucos provedores interessados em desenvolver e certificar a tecnologia para automatizar a pesagem de contêineres, mas isso seria fundamental para reduzir uma etapa do processo e evitar as paralizações da operação para a remoção de um contêiner para pesagem na balança rodoviária”.

Além disso, durante a segunda edição do CHT Brasil 2013, foi discutida a nova Lei Portuária e assuntos como o negócio de movimentação de contêineres, traçando uma perspectiva para o futuro do setor, as tecnologias disponíveis para eficiência e otimização dos processos, incluindo verificação de peso de contêineres, segurança e produtividade com uso de rede sem fio. Podemos dizer, ainda, que a melhor e mais positiva notícia do evento foi que houve concordância, segundo os especialistas presentes na ocasião, de que, no Brasil, a movimentação de contêineres vem batendo recordes nos últimos anos e deve dobrar até 2021.

O artigo mostra a forma da organização dos portos no Brasil sob o ponto de vista atual da globalização e a importância do assunto tecnologia e automação nos portos e terminais, na gestão da movimentação e

do armazenamento da carga, sobre a ótica sistêmica do Planejamento Estratégico. Por meio da observação empírica, procuramos mostrar a presença técnico-operacional, que inclui a circulação e o destino dos carregamentos que impulsionam o desenvolvimento do País; a perspectiva financeira, que implica investimentos; a questão legal da nova lei dos portos e a polêmica da globalização. A ideia central do texto é promover uma reflexão sobre o assunto.

“O planejamento de longo prazo não trata de decisões futuras, mas do futuro das decisões do presente.” (DRUCKER)³

RESPONSABILIDADE DO ESTADO NO SETOR DE PORTOS

“O planejamento de longo prazo não trata de decisões futuras, mas do futuro das decisões do presente”

Drucker

A importância na automação portuária não está somente na questão do controle comercial, nas ferramentas, metodologias e tecnologias apresentadas, está também no controle do governo. Já

faz algum tempo que o governo federal brasileiro tem trabalhado no sentido de gerar e incentivar a infraestrutura nacional para os transportes, o que compreende os circuitos portuários, rodoviários e ferroviários. Neste contexto, evidenciamos o momento após o ponto inicial que significou a instituição da Lei 8.630, reconhecida como a Lei de Modernização dos Portos e da própria criação da Secretaria Especial de Portos (hoje Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR).

A Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630), sancionada em 25 de fevereiro de 1993, após dois anos de discussões no Congresso, foi idealizada em nove

² <http://www.hardware.com.br/termos/ocr>.

³ <http://kdfrases.com/frase/133435>.

capítulos e dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (TOVAR; FERREIRA, 2006, p. 212)

A disputa entre os portos é praticamente uma cobrança do mundo globalizado e, nos portos brasileiros, surgiu de forma mais acentuada com a promulgação da Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/93). Aproximadamente a totalidade do conjunto dos serviços e organismos, até aquele momento sobre o controle dos governos, se tornaram privados por meio de contratações ou arrendamentos, permanecendo a administração pública exclusivamente com a gestão e exercendo a responsabilidade de Autoridade Portuária.

Por conta da concorrência por novos clientes, os terminais efetivaram grandes investimentos em equipamentos e ferramentas tecnológicas dedicadas à movimentação de cargas e buscaram

metodologias e procedimentos inovadores de gestão e otimização na movimentação de mercadorias e produtos, assim como na descarga, acabando por aumentar a qualidade dos serviços e reduzir preços.

O esforço estratégico da União, impulsionado pelos ventos da nova lei, fez o governo buscar reduzir distâncias tanto internas, melhorando a relação dos portos com as cidades por meio de programas de incentivo à navegação de cabotagem, tendo como uma de suas diretrizes fomentar o desenvolvimento local e regional, quanto em relação a países parceiros comerciais.

Tem sido grande o malabarismo do governo em relação à mitigação da distância entre países com os quais o Brasil tem

mantido relações comerciais, e o projeto de infraestrutura portuária tem recebido um maior comprometimento governamental. Este empenho se deve ao fato de que assim se impulsiona de forma mais apropriada as operações de comércio exterior, oferecendo o fator competitivo indispensável para a inclusão obrigatória do Brasil no mercado globalizado, já que este é o tom que o mundo moderno impõe a países emergentes como o Brasil.

Segundo o Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro), empresa pública, vinculada ao Ministério da Fazenda:

“Mais de 90% das exportações nacionais são feitas por via marítima, uma vez que essa modalidade é a que apresenta maior capacidade de volume de cargas, se comparada à aérea e à terrestre. Trata-

-se, portanto, do mais abrangente e importante modo de transporte de mercadorias, responsável pelo maior número do total de transações comerciais entre os países. Nos últimos seis anos, a movimentação

**Nos últimos seis anos,
a movimentação de
contêineres no Brasil
cresceu cerca de 350%**

de contêineres no Brasil cresceu cerca de 350%. Um percentual que faz as autoridades governamentais ficarem atentas à modernização do setor e a formularem políticas para alcançar um controle maior sobre as mercadorias que entram e saem do país.” (Serpro – Automação nos portos, acessado em: 26/7/2015)

A atividade portuária no Brasil tem sido acusada de ser uma das maiores receptoras de produtos falsificados atualmente, sobretudo no setor dos bens de consumo. É lamentável que o controle dos portos não tenha aumentado de maneira proporcional ao aumento do contrabando. Devemos ainda registrar aqui que, nos termos da Lei nº

12.815, de 5 de junho de 2013, a fiscalização e a defesa do sistema portuário para coibir o contrabando e a evasão de receita cabem ao governo federal e este deve buscar metas para reduzi-los. Mas a simples comparação em relação às fronteiras terrestres nos traz a percepção de que não tem sido gasto tanto esforço para se atingir algum tipo de meta positiva que o caso requer. Bohrer (2013) apresenta alguns exemplos a respeito da possível omissão do Estado e consequências em relação à falta de policiamento nos portos e acrescenta interessante conceptualização sobre o dano, no caso da carga portuária.

“O dano por omissão estatal, porém, não exige a presença do elemento culpa. Quando o Estado não agir em situações as quais tinha o dever de impedir, ele estará praticando um ato ilícito, pura e simplesmente porque sua conduta foi contrária ao seu dever jurídico, e tal fato acarretou danos aos seus administrados. Essa omissão do Estado pode ser genérica ou específica.” (BOHRER, 2013)

Além disso, Bohrer (2013) exemplifica, se uma carga ilícita chega aos portos brasileiros sem que tivesse sido fiscalizada pelos agentes do porto e, ainda assim, tivesse causado danos a outrem, caberia responsabilidade objetiva ao Estado, visto que havia como impedir o dano, mas isso não foi feito. Ainda sobre os danos por omissão específicos do Estado, nos diz Bohrer (2013):

“É possível afirmar que o Estado tem a obrigação de proteger a sociedade e a economia do país e, como já visto, o

controle da atividade aduaneira é de sua responsabilidade. Hipoteticamente, caso o Estado falhe em monitorar as cargas portuárias e essa atitude venha a causar danos a um administrado, é possível falar em responsabilidade civil objetiva por omissão da Administração Pública.”

E por fim conclui, que:

“... é mister ressaltar que o sistema portuário é de suma importância para o Brasil e, por isso, merece atenção. As cargas que chegam diariamente aos portos do País devem passar por um mo-

onitoramento e fiscalização o mais minuciosa possível.” (BOHRER, 2013, p. 963)

CONCEITUAÇÃO UTILIZADA PELA SEP/PR

A configuração da infraestrutura que permeia o modal de transporte marítimo vem se constituindo como de essencial relevância para o crescimento dos diversos sistemas que compõem o segmento

do setor. A eficiência e a dinâmica de um determinado porto, segundo MOREIRA (2013), não se restringem exclusivamente às “instalações e à capacidade dos navios, mas principalmente ao seu entorno, dadas as atividades produtivas que fazem uso dos seus serviços, ou seja, sua hinterlândia”.

“Reafirma-se que a dinâmica portuária e as mudanças nos métodos das operações portuárias sempre estiveram associadas à reorganização mundial dos espaços produtivos e ao surgimento de dinâmicas comerciais específicas.” (MOREIRA, 2013, p. 10)

“Reafirma-se que a dinâmica portuária e as mudanças nos métodos das operações portuárias sempre estiveram associadas à reorganização mundial dos espaços produtivos e ao surgimento de dinâmicas comerciais específicas”

Moreira

É importante, ainda, resgatarmos conceitos utilizados pela SEP/PR, pois destes com certeza muito se derivou ou foi concebido na construção do novo arcabouço legal existente para o setor, e de certa forma não deixa de ser importante conhecermos para entendermos muito do que iremos tratar a seguir sobre o tema. A questão conceitual do que devemos entender por portos marítimos, fluviais ou lacustres é básica para nosso objeto de estudo; para tanto vamos mostrar conceitos relacionados na página da *web* da SEP/PR.

Portos marítimos, segundo definição da SEP/PR, são aqueles capazes de acolher linhas de navegação oceânicas, tanto em navegação de longo curso (internacionais) como em navegação de cabotagem (domésticas), independente da sua localização geográfica. Portos fluviais, na visão do mesmo órgão, são aqueles que aceitam linhas de navegação procedentes e destinadas a outros portos inclusos na mesma região hidrográfica, ou com ligação por águas interiores. E lacustres são aqueles portos que atendem a embarcações de linhas dentro de lagos, em reservatórios limitados, sem passagem de outras bacias.

Do mesmo modo, mostramos aqui outros conceitos que julgamos importantes para compreendermos o tema seguinte, que é a organização do sistema portuário brasileiro, como o de porto organizado, que é considerado pela SEP como bem público edificado e organizado para receber a necessidade de navegação, de trânsito de passageiros ou de circulação e armazenagem de mercadorias, e que as intervenções portuárias estejam dentro da influência jurídica de autoridade portuária.

E, como falamos em porto organizado, cabe conhecer também a conceitualização de área do porto organizado, que, de acordo com a SEP, é uma área delimitada por ato do Poder Executivo que

compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado.

Faz-se também necessário verificar o conceito dado às instalações portuárias, uma vez que é de competência do Poder Executivo a sua delimitação. Instalação portuária é a instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e aproveitada para circulação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de cargas, com destinos ou procedentes de transporte aquaviário.

A instalação pública de pequeno porte é a instalação portuária empreendida por meio de autorização, circunscrita fora do porto organizado e usada para a circulação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior. Já a instalação portuária de turismo é o estabelecimento portuário dirigido por meio de arrendamento ou autorização e utilizado em embarque, desembarque e circulação de passageiros, tripulantes e bagagens, e de mantimentos para o abastecimento de gêneros para embarcações de turismo.

O terminal de uso privado é outra instalação portuária conceituada pela SEP/PR, e é a instalação explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado, como também é a estação de transbordo de cargas, que é uma “instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem”. (MESQUITA, n.d.)

SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

Cabe aqui falarmos um pouco da teoria geral dos sistemas, proclamada e revelada por Bertalanffy em 1977. (BERTALAN-

FFY, 1977) Quando o pesquisador Bertalanffy constatou que os sistemas estavam em todos os lugares, podemos dizer que o paradigma do sistema único foi quebrado e a partir de então surgia o enfoque sistêmico. Difícil seria imaginar o porto como um organismo só, suas diversas atividades a circulação da carga, o armazenamento, a burocracia aduaneira, os diversos equipamentos tecnológicos e de automação e o recurso humano envolvido – tudo acaba por constituir vários subsistemas. Podemos definir sistema como um conjunto de componentes interdependentes que interagem com propósitos comuns estabelecendo um todo, e em que cada um dos componentes age, por sua vez, como um sistema cujo rendimento é maior do que o resultado que as unidades poderiam ter se trabalhassem independentemente.

Segundo a SEP/PR, existem 37 portos públicos organizados no Brasil, que compõem o atual sistema portuário brasileiro. Nessa condição, estão os portos com gestão do governo federal (no caso das Companhias Docas) ou delegada a municípios, estados ou consórcios públicos. Ao todo, são sete Companhias Docas, responsáveis pelos portos organizados, segundo relação que consta no site da SEP/PR: Companhia Docas do Pará (portos de Belém, Santarém, Vila do Conde, Altamira, Itaituba e Óbidos, além do Terminal Portuário do Outeiro e Terminal de Miramar), Companhia Docas do Ceará (porto de Fortaleza), Companhia Docas do Rio Grande do Norte (portos de Natal e Maceió, além do Terminal Salineiro de Areia Branca – porto delegado à Codern), Companhia Docas do Estado da Bahia (portos de Salvador, Ilhéus e Aratu), Companhia Docas do Espírito Santo (portos de Vitória, Barra do Riacho e Capuaíba), Companhia Docas do Rio de Janeiro

(portos do Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis e Itaguaí), Companhia Docas do Estado de São Paulo (porto de Santos e porto de Laguna). (MESQUITA, n.d.)

A extensão destes portos é demarcada por ato do Poder Executivo segundo art. 2º da Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013.

“É importante frisar que a SEP usa como classificação de porto marítimo ou fluvial o tipo de navegação longo curso ou interior, e não por localização geográfica. Por exemplo, o porto de Manaus é geograficamente fluvial/rio, entretanto na classificação da SEP é considerado marítimo por receber embarcações de linhas oceânicas. Ressalta-se que este levantamento não considera as Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte – IP4 –, uma vez que a Lei 12.815 de 5/6/2013 passou estas instalações para a esfera de atuação do Ministério dos Transportes. Para aplicação do disposto no Art. 65 da Lei, a SEP e o Ministério dos Transportes emitiram em conjunto uma portaria interministerial, aprovando a relação de 122 portos fluviais que passam a ser classificados como instalações portuárias públicas de pequeno porte, e, portanto, passam para as competências do Ministério dos Transportes e do DNIT*.” (MESQUITA, n.d.)

É importante, ainda, dizer que após a reforma do setor, quando da promulgação da Lei 8.630/93, as operações portuárias puderam passar a ser executadas pelas empresas privadas, por interferência dos operadores portuários, pessoas jurídicas pré-qualificadas para a realização da operação portuária na área do porto organizado, podendo utilizar para a exploração o conjunto do porto ou exclusivamente arrendar terminais ou serviços.

* N.R.: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

São três modalidades de transferência da operação das áreas portuárias públicas para o setor privado, que revelam a visão mais liberal da nova legislação do setor, segundo Tovar:

- Concessão da administração portuária
- Na concessão, a licitação é realizada na modalidade de concorrência e, nesse caso, a exploração de portos públicos poderá ser exercida por qualquer entidade privada que vencer a licitação.

- Qualificação e atuação de operadores portuários privados – Nesta forma, há um ato administrativo da autoridade portuária, para cumprimento de normas, para a qualificação e para a prestação de serviços de movimentação de cargas, efetuados exclusivamente pelos operadores privados.

- Arrendamento de áreas e instalações portuárias – A exploração de atividades portuárias é efetuada com seleção por meio de licitação nas modalidades de concorrência ou leilão, exceto quando o interessado for titular do domínio útil da área, caso em que necessitará de autorização apenas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). (TOVAR; FERREIRA, 2006)

Esta reforma na esfera portuária acabou por especificar dois tipos de portos: o porto organizado, no qual o fluxo e as operações estão no campo da competência de uma autoridade; e o estabelecimento portuário de caráter privado, cuja exploração é realizada por pessoa jurídica de direito público ou privado, fora da área de porto organizado.

MOVIMENTAÇÃO DA CARGA NO BRASIL

Mesmo com todas as filigranas complexas do aspecto jurídico na organização dos portos brasileiros, a Assessoria de Comunicação Social da SEP/PR registrou um significativo aumento na movimentação da carga nos principais portos do Brasil no

primeiro quadrimestre de 2015, comparando ao mesmo período do ano de 2014.

A utilização de indicadores de desempenho no setor de transportes é fundamental, já que permite planejar, avaliar, medir e controlar a carga. No setor de portos, a movimentação da carga é o primeiro, senão o mais importante dos indicadores, uma vez que portos podem significar também importantes zonas de integração entre os transportes terrestre e marítimo. Aqui o que vale é a movimentação de entrada e saída de cargas nos portos e, no caso, a palavra da SEP/PR.

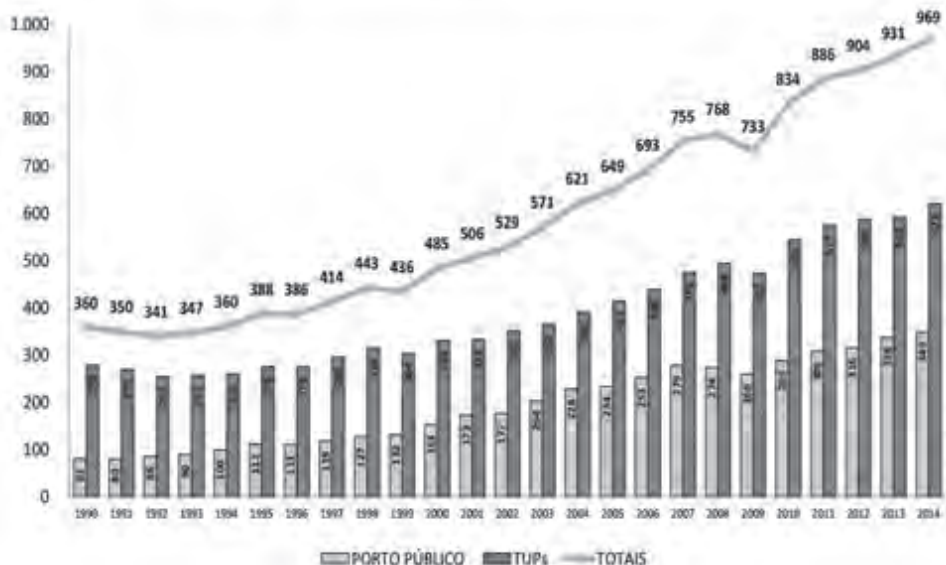
Podemos observar que, no gráfico apresentado na figura 1, a evolução histórica na movimentação da carga no Brasil se manteve praticamente estática nos anos 90, apresentando, a partir do ano 2000, uma vertiginosa elevação de volumes.

Outro ponto a considerar é que a coleta de dados merece especial cuidado quando se trata da medição de qualquer tipo de indicador. “No caso de indicadores de desempenho logístico, grande parte (ou até a totalidade) dos dados necessários é provinda de sistemas de informações. Portanto, deve-se atentar para a acuracidade dos dados fornecidos pelo sistema, a fim de garantir que os indicadores representem o real desempenho das atividades logísticas”. (ÂNGELO; DESEMPENHO, 2005)

O porto de Santos, o maior da América Latina, aumentou também neste quadrimestre seus números de movimentação da carga, ainda segundo a SEP/PR, ultrapassando em 3,6% seu melhor índice, que datava de 2013. O total de 35,82 milhões de toneladas movimentadas representa um aumento de 4,7% em relação a 2014.

“As operações com contêineres nos dois fluxos de comércio em Santos tiveram expressivo aumento de 16,8% na tonelage operada até abril, alcançando quase 13 milhões de toneladas, resultado

Evolução Histórica de Movimentação de Cargas (Brasil)



Fonte: Antaq InfraPortos

Figura 1 – Evolução Histórica de Movimentação de Cargas (Brasil) fonte: ANTAQ

do crescimento de 10,5% das unidades movimentadas, equivalente a aumento de 9,0% do total de TEU*. A carga de exportação, representando cerca de 70% do total apurado, foi a principal responsável pelo forte movimento no período. Com 24,99 milhões de toneladas embarcadas, registrou crescimento de 5,2%. Ainda no movimento mensal, as exportações despontaram em abril com incremento de 9,0% em comparação ao realizado em 2014. Os embarques de açúcar tiveram crescimento de 7,0% em abril e de 4,1% no quadrimestre. O farelo de soja acusou incremento de 28,2% no acumulado e de 12% no mês. Óleo combustível cresceu 46,1% no quadrimestre e 6,1% no mês. O valor das

cargas operadas por Santos atingiu cerca de US\$ 32,6 bilhões até abril, refletindo numa participação de 25,8% da corrente de comércio promovida pelos portos brasileiros. As exportações por Santos somaram US\$ 15,2 bilhões, 24,1% do total nacional, e as importações atingiram US\$ 17,4 bilhões, 27,6% do realizado nos portos nacionais.” (SOCIAL e SEP/PR, 2015)

Outro recorde de 2015 foi o da exportação de soja, em abril, por meio do porto de Paranaguá, em que ultrapassou o número histórico de movimentação mensal. Ao longo do mês de abril, o porto chegou a escoar 1,476 milhão de toneladas de soja, superando o recorde anterior de 1,447 mi-

* N.R.: Quantidade equivalente a um contêiner de 20 metros.

lhão de toneladas, apontado em março de 2014 em 2%. Se relacionarmos ao mês de abril de 2014, a discrepância, que chega a 6%, fica mais acentuada, segundo a SEP/PR. (SOCIAL e SEP/PR, 2015)

Ainda de acordo com a SEP/PR, o recorde é consequência do crescimento de produtividade nas operações de grãos em Paranaguá. Na primeira parte no acumulado dos quatro meses do ano, foram embarcados 2,8 milhões de toneladas de soja. O resultado nas exportações de soja foi o responsável pelo incremento das exportações gerais pelo porto paranaense em abril de 2015. Sendo que, em comparação ao mesmo mês do ano anterior, o acréscimo foi de 7%.

Ainda entre as cargas movimentadas agora pelo Complexo Industrial Portuário de Suape, os grânéis líquidos (combustível, álcool, óleo, gás e produtos químicos) registraram um crescimento de 59% em relação aos três primeiros meses de 2014, fazendo com que houvesse no Complexo um volume recorde de quase 5 milhões de toneladas no primeiro trimestre deste ano.

Com o início da operação da primeira etapa da Refinaria Abreu e Lima, em dezembro passado, já passaram pelo porto de Suape 3,56 milhões de toneladas de grânéis líquidos, contra 2,24 milhões do ano passado. A movimentação está crescendo a cada mês.

Outro registro que faz a SEP/PR é o bom desempenho do porto de Natal e do Terminal Salineiro de Areia Branca, que se deve à melhoria do volume de sal movimentado em Areia Branca e à movimentação de frutas, trigo e equipamentos eólicos em

Natal, resultando um aumento de 15% na movimentação geral até abril. Os portos movimentaram este ano 736 mil toneladas, contra 639 mil do mesmo período de 2014.

Também é importante dizer que, ainda segundo a SEP/PR, os TUPs (Terminais de Uso Privado) impulsionaram um aumento de 17% em relação a 2014, movimentando 9,5 milhões de toneladas no período. Os portos de Vitória, Vila Velha, Barra do Riacho e Praia Mole, no Espírito Santo, também movimentaram mais cargas no quadrimestre.

Sobre os embarques de novas cargas, como minério de ferro e minério de magnesita, que proporcionaram um importante acréscimo ao porto de Ilhéus, a SEP/PR disse que foi apresentando um aumento

expressivo de 50,3 % na movimentação de cargas no quadrimestre no mesmo período de 2014 a 2015.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Podemos verificar, pelo apresentado, que a automação portuária

é uma realidade no Brasil e que, neste momento em que a globalização chega praticamente ao seu ápice, seria impossível se assim não fosse. O volume de carga movimentada e os números apresentados aqui pela SEP/PR, apesar da crise mundial acentuada, mostram um crescimento otimista. Vale ainda ressaltar, como foi dito que a movimentação de carga e seus indicadores no Brasil contam com dados aferidos e divulgados quase que exclusivamente pelo governo, o que nos aconselharia provavelmente Bertalanffy: que subíssemos no mastro mais alto do navio e olhássemos, com o binóculo de maior alcance possível,

**Podemos concluir que
nossos portos têm no
mínimo um grande
potencial para
expandir a nossa
movimentação de carga**

Projeção de Movimentação de Carga até 2030 (por natureza de carga)

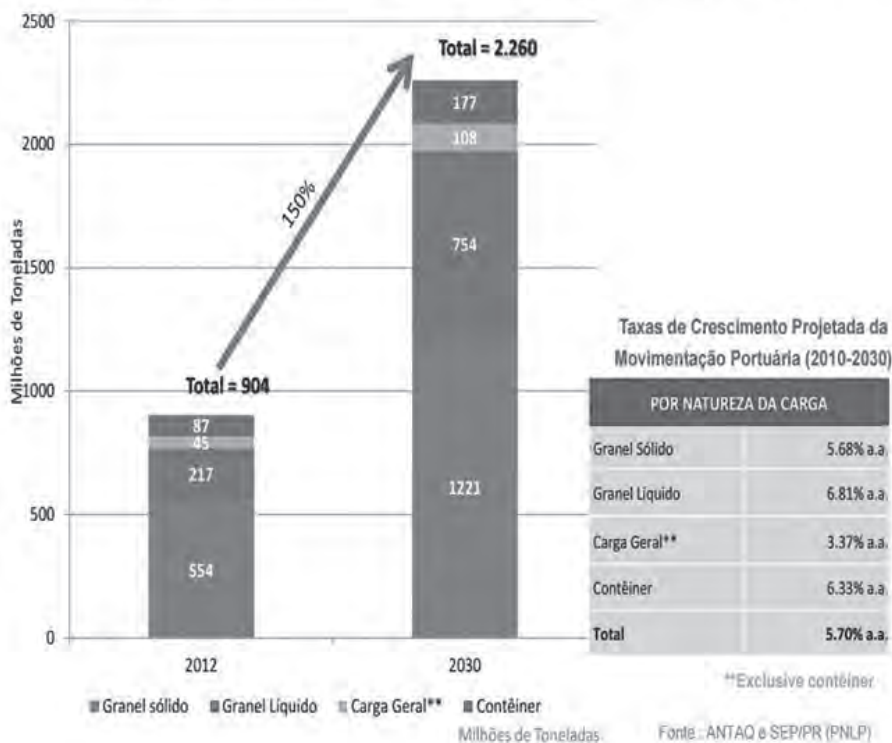


Figura 2 – Projeção de Movimentação de Carga até 2030 (por natureza de carga) fonte: ANTAQ

para o porto com a finalidade de enxergarmos o “todo”.

Não pretendemos aqui fazer uma crítica negativa, colocando em dúvida a palavra do governo, mas apontarmos para mais de uma das reflexões que devemos fazer quando o assunto for indicador. Sempre será importante conhecer o interesse de quem faz a coleta.

Se olharmos a figura 2, vemos uma projeção da movimentação da carga no Brasil com dados da Agência Nacional de Trans-

portes Aquaviários (Antaq) e da SEP/PR, com uma previsão bem entusiasta, o que não difere muito da que mostramos logo na Introdução, quando dissemos que em 2013, na segunda edição do CHT Brasil, especialistas chegaram à conclusão de que a movimentação de contêineres vinha batendo recordes e deveria dobrar até 2021. Portanto, podemos concluir que nossos portos têm no mínimo um grande potencial para expandir a nossa movimentação de carga de fato.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Porto; Política nacional; Sistema portuário;

REFERÊNCIAS

- ÂNGELO, L. B. Indicadores de Desempenho Logístico, 1-8, 2005. Disponível em: <http://www.cgimoveis.com.br/logistica/indicadores.pdf>. Acesso em: 26/7/2015.
- BERTALANFFY, L. V. *Teoria Geral dos Polinômios Ortogonais*. Tradução de Francisco M. Guimarães. 3ª ed. Petrópolis: Vozes, 1977.
- BOHRER, C. G. “A responsabilidade civil do Estado na atividade portuária”. RIDB, v. 2, nº 2, p. 939-966, 2013.
- CHT – Container Handling Technology – Disponível em: http://www.revistamt.com.br/index.php?option=com_contenido&task=viewNoticia&id=2656. Acesso em: 26/7/2015.
- DRUCKER, P. Frases de Peter Drucker. Disponível em: <<http://kdfrases.com/frase/133435>> Acesso em: 28/7/2015.
- MESQUITA, P. L. Sistema Portuário Nacional – Secretaria de Portos. Retrieved July 27, 2015, disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>> Acesso em: 27/7/2015.
- MOREIRA, M. J. C. (2013). Gestão portuária: otimização de instalações e tecnologia da informação no porto de Fortaleza em comparação com os portos das Regiões Norte e Nordeste. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) – Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2013.
- OCR· (Optical Character Recognition). Disponível em: <http://www.hardware.com.br/termos/ocr>. Acesso em: 26/7/2015.
- SERPRO – Automação nos portos. Retrieved July 26, 2015. Disponível em: http://www4.serpro.gov.br/imprensa/publicacoes/tema-1/antigas-temas/tema_186/materias/automacao-dos-portos. Acesso em: 26/7/2015. E em: <http://www4.serpro.gov.br>. Acesso em: 26/7/2015.
- SOCIAL, A. C.; SEP/PR, S. P. Portos brasileiros registram aumento de volume de cargas no quadrimestre – Secretaria de Portos. Retrieved July 28, 2015. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/noticias/portos-brasileiros-registram-aumento-de-volume-de-cargas-no-quadrimestre> Acesso em: 28/7/2015.
- SORTINO, G. F. F. “Automação de portos como estratégia para a agilização do comércio internacional do Brasil”. *Revista Estratégica* – Ed. Digital. 2013. Disponível em: <http://www.fAAP.br/revista_faap/estrategica/Estrategica-12-1.pdf> Acesso em: 28/7/2015.
- TOVAR, A.; FERREIRA, G. “A infraestrutura portuária brasileira: o modelo atual e perspectivas para seu desenvolvimento sustentado”. *Revista do BNDES*, 13 (25), 209-230, 2006. Disponível em: http://www.bndespar.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev2508.pdf Acesso em: 19/8/2015.